

# Mediterráneo: entre el puerto y la ciudad

Stefano Boeri

¿TIENE SENTIDO HOY HABLAR DE CIUDADES MEDITERRÁNEAS? ¿QUÉ TIENEN EN COMÚN CIUDADES COMO BEIRUT O GÉNOVA, ALEJANDRÍA O MARSELLA, TÚNEZ O BARCELONA?. TAL VEZ UNO DE LOS SIGNOS DISTINTIVOS MÁS EVIDENTES, EN UN PROCESO DE FUERTE DIVERSIFICACIÓN DE LAS DINÁMICAS DE TRANSFORMACIÓN URBANA, SIGA SIENDO LA RELACIÓN ENTRE LA CIUDAD Y EL PUERTO. BIEN VISTO, LAS ÁREAS PORTUARIAS MEDITERRÁNEAS PRESENTAN DE HECHO, AÚN HOY, TRES CARACTERÍSTICAS PECULIARES.

Este artículo es continuidad del publicado en L'Architecture d'aujourd'hui 332 "Villes Portuaires" en el año 2000. El autor comenzó a elaborar hace ya algunos años este texto en crecimiento, continuamente cambiándolo y añadiéndole nuevos contenidos y referencias que surgen de la experiencia específica de proyectar.

This article is a continuation of a text published in L'Architecture d'aujourd'hui 332 "Villes Portuaires" in the year 2000. The author began working on this "growing text" some years ago, and he is continuously changing and adding new parts and contents, as well as references to specific experiences in design.

## A

Aunque considerados a menudo como una única identidad homogénea, los puertos mediterráneos son ante todo territorios plurales, polivalentes, donde coexisten diversos paisajes y ambientes: las zonas comerciales, las áreas turísticas, los espacios productivos, las grandes áreas abiertas para la movilidad de las mercancías y los pasajeros; pero también carentes de espacios residenciales, lugares de encuentro o espacios lúdicos.

La variedad de espacios dentro de un perímetro cerrado y la orografía de la costa que comprime la ciudad no han impedido su traslado a áreas externas, al contrario de cuanto viene sucediendo en los puertos del norte de Europa, manteniendo a los puertos del sur de Europa y el Mediterráneo inextricablemente interconectados con sus ciudades. Como las ciudades de las que nacieron, los puertos mediterráneos son espacios tolerantes y mestizos, capaces de albergar una extraordinaria variedad de comportamientos y espacios en el interior de un ambiente compacto, coherente y claro.

Moverse por Alejandría, Génova, Palermo, Marsella o Salónica, entre la medina o el centro histórico medieval y el puerto, significa atravesar vertiginosamente en unos cientos de metros, pasajes urbanos netamente diferentes pero siempre riquísimos en sus particularidades. Este carácter, este código genético de las grandes ciudades portuarias del Mediterráneo, es un tema sobre el que hoy día es necesario trabajar con atención.

## B

La segunda característica de los puertos mediterráneos (Barcelona, Marsella, Génova, Nápoles, El Pireo, Salónica, Estambul, Beirut, Alejandría,...) es su intrínseca centralidad. El puerto no representa el prólogo de la ciudad sobre el agua como *frente marítimo*, (un término hipócrita y sesgado para referirse a las áreas portuarias), sino como un lugar mediador entre el agua y la tierra urbana; un lugar a todos los efectos *intermedio*, que ofrece relaciones con ambos, paisajes ligados al lado marino y al terrestre. Los flujos de mercancías y pasajeros provenientes de ambos lados se encuentran en el muelle —que no por casualidad son, sobre todo, grandes espacios abiertos y fluidos—, y determinan la centralidad del puerto.

El puerto es en otras palabras el lugar artificial de una *centralidad* móvil, donde se produce el intercambio y la circulación de las mercancías que transitan por los pantalanes y los muelles. Es un territorio dotado de reglas y de principios claros, donde, con frecuencia, los vacíos son más estables e importantes que los edificios. Esta centralidad *móvil* representa uno de los temas más interesantes en los proyectos de las áreas portuarias urbanas porque, de una parte, se opone a la centralidad estática de la ciudad histórica, y de otra, la estimula.

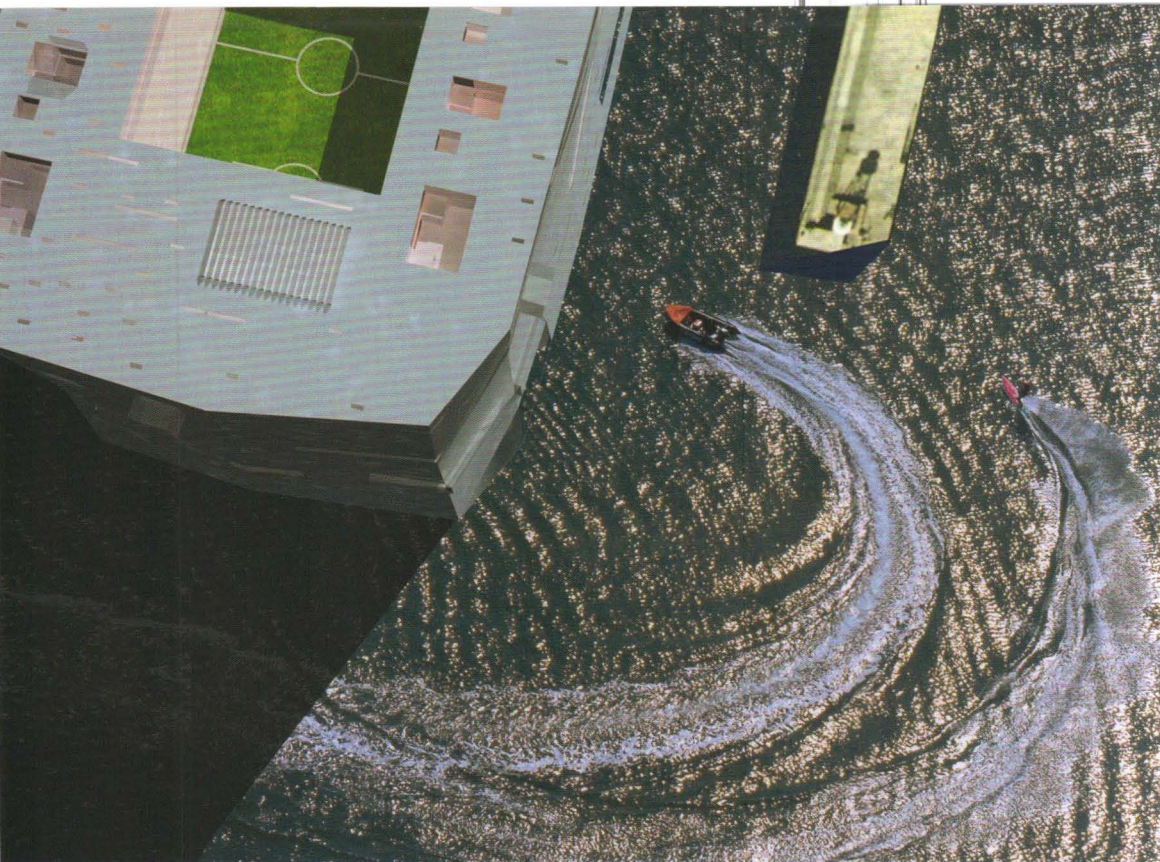
## C

Finalmente, la tercera característica de los puertos Mediterráneos atiende a su extraordinaria *movilidad*. Los puertos son espacios en permanente mutación: por sectores, por áreas y por corredores, y por ello son espacios imprevisibles.

Proyectar en un área portuaria significa aprender a afrontar las cuestiones de la incertidumbre y la imprevisibilidad del futuro. También porque frecuentemente este futuro viene determinado por opciones y estrategias que provienen de decenas de miles de kilómetros de distancia, por ejemplo de las oficinas de una compañía exótica o del puente de mando de un gran barco porta-contenedores en singladura. Es propiamente la esencia de las solicitaciones de la escena económica y de mercado la que obliga a menudo a quienes operan en los puertos a asumir la responsabilidad directa de una estrategia de intervención.

Sucede, por consiguiente, que no son escenarios en los que discernir sobre la necesidad de una acción, sino que, por el contrario, son pura intencionalidad, en una palabra *política*, que se argumenta sin recurrir a razonamientos deductivos.





Particularmente en regiones con estas peculiaridades, que distinguen netamente los puertos de los centros históricos contiguos, y al mismo tiempo no revelan su historia común, es necesario eludir la hipocresía de una falsa promesa de *integración* entre puerto y ciudad.

En suma, la relación entre puerto y ciudad en las ciudades costeras mediterráneas, tantas veces fuente de ásperos conflictos y equívocos, debe afrontarse evitando la opuesta y especular tendencia a la separación rígida (como sucedía en el pasado) y a la integración mecánica de ambos territorios (coyuntura que suele esconder la pretensión de hegemonía de uno sobre el otro).

La *cohabitación* de ambos territorios y sus injertos recíprocos, son, por el contrario, posibles a partir de una clarificación de sus *diferencias*, además, naturalmente, de sus analogías y *sintonía*, maduras a lo largo de décadas de convivencia y utilización común de las infraestructuras. Diferencias que son físicas, espaciales, pero también culturales y sociales; que se fundamentan en una gestión política y económica diferentes, pero también en la inercia de dos imaginarios distintos.

En lugar de pretender una *integración* significa habitualmente sugerir, en todo o en parte, la anulación de los signos distintivos de uno de los dos territorios, de sus características, como ha sucedido por ejemplo con las grandes intervenciones lúdico-comerciales que, sobre el modelo norteamericano, han colonizado, homologado y provocado la decadencia de muchas áreas urbanas mestizas de las ciudades mediterráneas, como es el caso de Barcelona. Sólo preservando y aclarando posteriormente su irreductible *diversidad*, los paisajes de los muelles y los de las calles y plazas pueden volver a tocarse sin provocar intersticios residuales.

De hecho, está en juego una alternativa radical al modelo de los grandes puertos estadounidenses y orientales, donde se alternan sólo inmensas plazas destinadas al movimiento de contenedores y muelles brillantados para el turismo de masas con Marinas, *fast-food*, camareros con cofia, parques temáticos y plazas de aparcamiento. Las grandes ciudades portuarias mediterráneas pueden y deben evitar la insolente monotonía de esta contraposición porque son todavía lugares complejos y compuestos, donde el trabajo se mezcla con la siesta, los coches con los contenedores y los transatlánticos con los palacios históricos. Son aún hoy lugares donde la arquitectura puede sorprender, generar cambios de escala, resonancias entre espacios distintos y distantes.

Se trata entonces de una idea integral de ciudad, y no simplemente de un problema de modernización que espera al acecho la ocasión para transformar los puertos mediterráneos. ●

## MEDITERRANEAN: BETWEEN THE PORT AND THE CITY STEFANO BOERI

Mediterranean port areas present three peculiarities: *plurality, centrality and mobility*.

The relationship between port and city in Mediterranean coastal cities must be tackled avoiding the speculative trend opposed to the rigid separation and mechanical integration of both territories.

The *cohabitation* of both territories and their reciprocal insertion are possible thanks to the clarification of their *differences*, analogies and “tuning”, matured through decades of coexistence and common use of infrastructures. These differences are physical and spatial, but also cultural and social; they are based on different political and economic management, but also on the inertia of two different imaginaries.

Only by preserving and clarifying their uncompromising *diversity*, can the landscapes of wharfs, streets and squares touch once more without forming residual gaps.

Large Mediterranean port cities are complex and compound locations, and as a radical alternative, should avoid the monotony of the model of large American and Oriental ports, where immense squares proposed for the movement of containers and polished ports for mass tourism are alternated.

These are places where architecture can surprise, generate scale changes, resonances between different and distant spaces.

Therefore it is an integral idea of city, and not simply a problem of modernisation awaiting the chance to transform Mediterranean ports.

PALABRAS CLAVE: CIUDADES PORTUARIAS MEDITERRÁNEAS; TERRITORIOS PLURALES; ÁREAS DE CENTRALIDAD; MOVILIDAD E INCERTIDUMBRE; COHABITACIÓN DE DIFERENCIAS; MODELO ALTERNATIVO; IDEA INTEGRAL.  
KEY WORDS: MEDITERRANEAN PORT CITIES; PLURALITY; CENTRALITY; MOBILITY; INTEGRATION; COHABITATION; DIFFERENCES; ALTERNATIVE TO AMERICAN AND ORIENTAL CITY-PORT RELATIONSHIP MODEL; INTEGRAL IDEA OF CITY.